



CCAQ

CORPORATION DES
CONCESSIONNAIRES
AUTOMOBILES DU
QUÉBEC



**CORPORATION DES
CONCESSIONNAIRES
AUTOMOBILES DU
NORD-OUEST**

**MÉMOIRE DE LA CCAQ
ET DE LA CCANO
PRÉSENTÉ DANS LE CADRE
DES CONSULTATIONS
« PLANIFICATION DE
L'IMMIGRATION 2026-2029 »**

TABLE DES MATIÈRES

Contexte stratégique	3
Données de pénurie et de formation (2023)	4
Impacts des règles fédérales récentes	5
Recommandations détaillées	6
Conclusion – appel à la collaboration Québec-Canada	7
Annexe A – Sources	8



CORPORATION DES
CONCESSIONNAIRES
AUTOMOBILES DU
NORD-OUEST

CONTEXTE STRATÉGIQUE

Les 900 concessions automobiles du Québec totalisent environ 63 000 emplois et assurent la mobilité des citoyens, des services d'urgence et des PME dans toutes les régions. Pendant la pandémie, les ateliers de mécanique et de carrosserie ont été déclarés services essentiels; ils le demeurent.

La pénurie persistante de main-d'œuvre qualifiée, combinée aux nouvelles limites fédérales (plafond de 10 % de TET par entreprise, permis limités à 12 mois, seuil salarial « haut salaire » relevé, restrictions régionales liées au taux de chômage), menace la continuité du service, particulièrement en région.

FOCUS CHÔMAGE RÉGIONAL (CONSTATS RAPIDES)

Plusieurs régions affichent un chômage sous 6 % (Abitibi-Témiscamingue, Côte-Nord/ Nord-du-Québec, Chaudière-Appalaches, Laurentides, Bas-Saint-Laurent), signe d'un marché du travail tendu.

D'autres se situent au-dessus de 6 % (Montréal, Outaouais, Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Mauricie, Laval), où les EIMT « bas salaire » sont restreintes ou non traitées, ce qui accentue les risques de rupture de service.

(voir Annexe A – Sources).



DONNÉES DE PÉNURIE ET DE FORMATION (2023)

- Postes vacants – mécaniciens : environ 2 325 (près de quatre fois plus qu'en 2016)
- Postes vacants – carrossiers : environ 635
- Besoins nets à court terme : 4 495 mécaniciens et 1 138 carrossiers (remplacement et croissance)
- Diplômés DEP 2023 (automobile, toutes voies) : 1 219 (offre \leq 27 % du besoin annuel)
- Inscriptions DEP 2023 : 4 011 (taux de diplomation \approx 30 %)
- TET mécaniciens approuvés (2022) : 732 (dépendance déjà élevée)
- Objectif véhicules électriques 2030 : 8 481 mécaniciens haute tension requis (\approx 1 200 par an)
- Proportion actuelle de TET en région : environ 30 % (trois fois le plafond fédéral)

Ces chiffres montrent un déséquilibre structurel : la capacité de formation ne compense ni la demande actuelle ni les besoins nouveaux liés à l'électrification.

IMPACTS DES RÈGLES FÉDÉRALES RÉCENTES

Services essentiels fragilisés

Le plafonnement des TET à 10 % risque d'entraîner des fermetures temporaires d'ateliers ou l'allongement des délais pour la remise en service des ambulances, véhicules policiers, camions-citernes et flottes scolaires. En région, un seul atelier en sous-effectif perturbe tout un territoire.

Effet domino économique

Chaque poste de technicien non pourvu représente environ 1600 heures d'atelier perdues par an. Avec 2 325 postes vacants, cela représente plus de 3 720 000 heures d'entretien différées: livraisons retardées, contrats reportés et productivité des PME en baisse.

Note méthodologique [1]

[1] Hypothèses : 40 heures par semaine × 50 semaines = 2 000 heures brutes par poste; taux d'utilisation/billabilité 80 à 85 %; capacité nette par poste ≈ 1 600 à 1 700 heures/a

Pression financière et administrative (explication)

- Seuil « haut salaire » : dès qu'un poste franchit le seuil provincial, l'employeur doit offrir au minimum le salaire médian provincial majoré, ce qui équivaut souvent à une hausse d'environ 15 à 20 % de la masse salariale atelier.
- Permis de 12 mois : au lieu d'un cycle de 24 mois, chaque TET doit être renouvelé annuellement, ajoutant des frais (environ 2 000 dollars) et près de 40 heures de travail RH par dossier.
Conséquence : des coûts fixes plus élevés et une charge administrative accrue, sans gain de capacité puisque le roulement augmente.

Transition énergétique freinée

Atteindre 30 % de véhicules électriques d'ici 2030 exige environ 1 200 mécaniciens haute tension par an. L'offre actuelle en formation spécialisée demeure insuffisante; la spécialisation VE est un goulet d'étranglement.

RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES

Moratoire ciblé sur le plafond de 10 % (mécanique et carrosserie)

Motif : dans certaines régions (ex. Abitibi-Témiscamingue), la part de TET tourne déjà autour de 30 %; imposer 10 % provoquerait une rupture de service.

Effet attendu : continuité des ateliers et sécurité publique maintenue.

Permis de travail de 24 mois pour ces postes essentiels

Motif : le cycle de formation interne (procédures des constructeurs, haute tension, systèmes ADAS) demande 12 à 15 mois.

Effet attendu : amortissement de la formation et réduction de la rotation.

Création d'un volet fédéral « service essentiel mobile »

Motif : la mécanique et la carrosserie ont une criticité comparable à la santé et à l'agroalimentaire dans la continuité des services.

Effet attendu : règles claires, EIMT simplifiée, prévisibilité réglementaire.

Voie accélérée vers la résidence permanente pour mécaniciens et carrossiers francophones

Motif : métiers non saisonniers; expertise qui se bonifie avec l'ancienneté; ancrage en région.

Effet attendu : fidélisation à long terme et francisation consolidée.

Classement « pénurie prioritaire » au MIFI

Motif : postes ouverts plus de 180 jours malgré les efforts locaux.

Effet attendu : délivrance de CSQ plus rapide et réponses adaptées par région.

Bonification du PEQ pour les diplômés DEP

Motif : convertir les diplômés en emplois durables au Québec (1 219 diplômés en 2023).

Effet attendu : augmentation de l'offre locale et réduction de la dépendance aux TET.

Missions de recrutement francophone ciblées

Motif : bassins qualifiés disponibles et francophones (Maghreb, Afrique francophone, Antilles).

Effet attendu : intégration linguistique facilitée et meilleure rétention.

Soutien accru aux centres de formation professionnelle

Motif : écart inscriptions/diplômes et coûts de supervision/équipement (notamment VE).

Effet attendu : hausse de la diplomation et montée en compétences en haute tension.

CONCLUSION – APPEL À LA COLLABORATION QUÉBEC-CANADA

Les ateliers de mécanique et de carrosserie sont un service essentiel permanent, non saisonnier. Sans ajustements, la combinaison pénurie et nouvelles contraintes se traduira par des fermetures d'ateliers, des délais pour les véhicules d'urgence et commerciaux, et un frein à la transition énergétique.

La CCAQ et la CCANO demandent

- I. Au gouvernement du Québec : d'adapter rapidement ses leviers (classement en pénurie, PEQ, soutien à la formation et à l'équipement VE) en partenariat avec notre secteur;
- II. D'intercéder auprès du gouvernement fédéral : pour obtenir un moratoire ciblé sur le plafond de 10 %, des permis de 24 mois et un volet « service essentiel mobile » adapté à la réalité des régions;
- III. De garantir des voies vers l'immigration permanente pour les mécaniciens et carrossiers francophones, nécessaires à la stabilité d'un métier qui exige présence continue et expertise cumulative.

Nous présenterons ces recommandations aux consultations parlementaires d'août 2025 et sommes prêts à travailler avec les deux paliers de gouvernement afin de sécuriser, dans toutes les régions, une main-d'œuvre durable, qualifiée et francophone.



ANNEXE A – SOURCES

Diagnostic sectoriel de main-d'œuvre – Services automobiles 2023 (CSMO-Auto)

<https://innoviste.ca/documentation>

IRCC – Targeted changes to the Temporary Foreign Worker Program (8 novembre 2024)

<https://www.canada.ca/en/employment-social-development/news/2024/10/minister-boissonnault-announces-further-temporary-foreign-worker-program-reforms-to-better-protect-the-canadian-labour-market-and-workers.html>

Statistique Québec – Indicateurs mensuels : emploi et chômage par région administrative

<https://statistique.quebec.ca/fr/produit/tableau/indicateurs-mensuels-emploi-et-taux-de-chomage-par-region-administrative>

